

Un puente al pasado

El análisis histórico como instrumento de recuperación paisajística.
El Puente Giratorio de Ensenada en la periferia de la región BERP (Berisso, Ensenada, La Plata)

Arq. Claudia Waslet
HiTePAC.FAU.UNLP
cawsa@hotmail.com

A pocos días de cumplirse el centenario de la construcción del Puente Giratorio sobre el Canal Oeste de Ensenada, esta ponencia se torna una especie de homenaje. Esta indagación se convierte entonces en un recorrido en busca de interpretaciones que permitan entender el devenir de este peculiar puente y el paisaje en el que se inserta.

El caso de estudio elegido se desprende de una investigación previa¹, en la que se plantea profundizar en las consecuencias espaciales de ocupación del territorio de la periferia de la región BERP (Berisso - Ensenada - La Plata) causadas por las dinámicas de urbanización, a partir del estudio de los espacios vacíos, los *"terrain vague"*², las zonas vacantes de industrias e infraestructuras trasladadas. Algunos espacios vacíos contienen aún viejas instalaciones, como huellas del pasado. A pesar de esto, o quizás justamente **por** esto, son lugares recuperables, a partir de una mirada desde el paisaje, disciplina transversal e integradora. Mirada que contemple la historia, el patrimonio, la geografía, lo ambiental, los aspectos funcionales, programáticos y culturales, en procura de la instalación en la sociedad de nuevos valores y significados.

¿Por qué la periferia? Las dinámicas socioeconómicas y culturales de transformación de nuestro territorio, convierten a la periferia en un espacio donde coexisten varias capas históricas que a modo de estratos revelan el paso del tiempo. Estratos de pujanzas, decadencias, obsolescencias, significaciones y ¿re significaciones?

Si paisaje es *"cualquier parte del territorio, tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones"* (Convención Europea del Paisaje, 2000), los paisajes de la periferia reflejan en su imagen la yuxtaposición de visiones encontradas que han construido el territorio. Como resultado de estas fluctuaciones se configura hoy en las áreas periféricas un paisaje particular, fragmentado, de llenos y vacíos, caracterizado por grandes intervenciones comerciales,

¹ El presente trabajo se encuadra en el marco de la tesis de magister titulada "Paisajes de lo que queda. Naturaleza, dinámica y valor de los paisajes en transición en las áreas periféricas de la Región BERP" que plantea como principales objetivos: Estudiar y caracterizar los espacios vacíos de la periferia de la región. b) Analizar la dinámica, tanto histórica, cultural, como espacial de los cambios contemporáneos en la conformación del paisaje en la periferia. c) Caracterizar y valorar el paisaje de (en) los nuevos paisajes en transición. d) Desarrollar el concepto de paisajes de la memoria (paisajes históricos).

² La expresión francesa *"terrain vague"* (en español "terreno baldío", en inglés "vaste land") ha sido el término bajo el cual la crítica arquitectónica ha convenido en denominar estos espacios vacíos que, bajo formas muy distintas, se presentan en la ciudad contemporánea. Por una parte, *vague* entendido como vacante, vacío, libre de actividad, improductivo e incluso obsoleto; por otra parte, *vague* como vago, en cuanto a su imprecisión, indefinición e imposibilidad de identificación de límites. Este concepto, además de otras nociones como *vacíos intermedios*, *espacios residuales*, *espacios basura*, *paisajes híbridos*, *tercer paisaje*, etc., son motivo de análisis y estudio en la tesis mencionada en el punto 2 de esas notas, donde se pretende recoger y revisar las referencias sobre el tema.

infraestructuras viales y espacios libres abandonados a su suerte. En este sentido, la periferia se ha revelado como un episodio de nuestra realidad con sus problemas, desigualdades y vacíos. Vacíos evidentes también en la insuficiente legislación acorde a temas emergentes.

Estos vacíos urbanos se presentan como espacios de oportunidad proyectual por su potencialidad paisajística, ya que en algunos casos contienen antiguas construcciones, verdaderos “testigos” del paso de la historia reciente. Estos restos materiales pueden cobrar mayor significación si son sometidos a una interpretación, mediante un análisis histórico, de lo que probablemente fueron.

Entonces, el análisis histórico y el estudio de casos similares pueden sentar fundamentos en pos de una teoría que permita justificar el presente y que apueste a una futura recuperación paisajística integral enfatizando la (RE)valoración o (RE)significación de estos objetos obsoletos diseminados en el territorio como **paisajes históricos o paisajes de la memoria**.

“El paisaje funciona como un gran sistema de memoria para la retención de la historia y de los ideales de un grupo”. LYNCH, 1960

Se plantea así un recorrido que permita un acercamiento a la interpretación del potencial de estos nuevos espacios contemporáneos, buscando *desocultar* aquellos signos que identifican a la ciudad con su gente, con su historia y con su tierra para encontrar herramientas que aporten a un *proyecto-paisaje*. Así, del mismo modo que se pueden construir teorías de la ciudad estudiando los paradigmas de urbanización, es posible un enfoque teórico que contemple la conformación del territorio con el foco puesto en el espacio desocupado. Pensar la ciudad, el territorio y el paisaje desde sus espacios vacíos³, donde la ausencia es protagonista.

EL FERROCARRIL EN LA REGIÓN BLP. APOGEO Y DECADENCIA

Caminar a través del paisaje abandonado de infraestructuras del ferrocarril es como viajar en el tiempo. Fragmentos de historia dejan entrever el recuerdo de un lugar, de una actividad en desuso, de aquella otra ciudad y aquel otro territorio. Este puente giratorio, como otras edificaciones abandonadas, es testigo de la obsolescencia de una actividad que por muchos años plasmó la forma de este territorio.

La historia de la construcción del puente giratorio se encuentra inserta en lo que fue el

³ El vacío tiene valor en sí mismo, defienden Alison y Peter Smithson con el concepto de “Charged Void” o “Vacío cargado”. Las actitudes de los Smithson sobre los vacíos en las ciudades se basan en 2 acercamientos. Por un lado proponen trabajar con estos vacíos para pensar un lenguaje adecuado para su renovación. Por otro, resaltan la importancia de perder el miedo a estos vacíos, y no llenarlos solamente pensando en el desarrollo urbano.

desarrollo del ferrocarril en la región⁴. En los inicios del Siglo XX, este medio de transporte fue capaz de unir el vasto territorio de la llanura bonaerense, propiciando la unidad geográfica, social y cultural necesaria para la integración nacional. Hoy, sin embargo, este sistema se caracteriza por un elevado porcentaje de servicios en desuso, dejando subutilizados o en estado de abandono vías, estaciones y equipamientos complementarios, los cuales además de ser de dominio público poseen un alto valor patrimonial. Estos íconos se insertan en la significación del territorio como elementos importantes en la formación de identidad paisajística.

DEFINICIONES Y DOCUMENTOS. LA CONSERVACIÓN AL PAISAJE.

Para entender las posibilidades reales de reflexión sobre el análisis histórico como herramienta proyectual de recuperación de un paisaje, resulta necesario acercarse a los documentos que hoy interpretan casos como el de este Puente Giratorio.

La Carta Internacional sobre la *Conservación y Restauración de los Monumentos y los Sitios* de 1964, conocida como Carta de Venecia, define al monumento como *"la creación arquitectónica aislada, así como también el sitio urbano o rural, que nos ofrece el testimonio de una civilización particular, de una fase representativa de la evolución, o de un proceso histórico"*. Especifica además que se refiere no sólo a las grandes creaciones sino igualmente a las obras modestas que han adquirido un significado cultural.

En tanto, la definición de *Patrimonio Industrial* de la Carta de Nizhny Tagil⁵ (2003) plantea que este se compone de los restos de la cultura industrial⁶ que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico, destacando la importancia de la catalogación, el registro y la investigación: *"Todo territorio debe catalogar, registrar y proteger los restos industriales que quiera preservar para generaciones futuras"*

El puente giratorio de Ensenada, en este marco, puede entenderse claramente como una obra modesta de infraestructura de transporte representativa de un proceso histórico que

⁴ Con la llegada del ferrocarril en 1857, se produjo el arribo de un instrumento clave para plasmar un modelo de nación siguiendo el modelo de los países industrializados europeos. Para los gobiernos, en esos tiempos, modernidad, civilización y progreso eran inalcanzables si no se incorporaba la trilogía básica del momento: máquina, velocidad y vapor. (TARTARINI, 2001) La red ferroviaria argentina alcanzó a ser, con más de 44.000 km en vías, la más extensa de América Latina. Por haber sido parte medular del proceso de poblamiento del país, el ferrocarril refleja los diferentes rumbos en materia de política territorial se han sucedido desde mediados del siglo XIX. En 1866 se inaugura el ramal del ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada con un primer servicio hasta el Riachuelo. En 1890, con la crisis y caída del gobierno de Juárez Celman, se privatizan el Ferrocarril Oeste, el Ferrocarril Andino, el Ferrocarril Central Norte y demás ferrocarriles estatales, quedando bajo control británico la mayor parte de la red ferroviaria. En 1891 se crea la Dirección General de Ferrocarriles (Ley 2873) con el objetivo de ejercer el control administrativo y legal sobre las compañías ferroviarias. Hasta 1915 se produce un crecimiento ininterrumpido de la red ferroviaria. Para el año 1948 se nacionalizan 28.000 km de la red que eran controlados hasta entonces por empresas privadas (Inglesas y francesas) y en 1949, luego de la creación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, las líneas fueron rebautizadas. El Ferrocarril del Sud, por ejemplo, pasó a llamarse Ferrocarril Gral Roca.

Entre los años 1955-1960 se produjo un aumento en el número de pasajeros, ligado al fuerte proceso de concentración demográfica de ciudades como Buenos Aires, ocurrido durante el gobierno peronista. Durante la última dictadura militar se produjo una reducción sin precedentes de la red ferroviaria, que pasó de 41.463 km en 1976 a 31.113 km en 1980. Este recorte fue acompañado por un cierre de talleres. Asimismo, durante el gobierno de Menem en los 90, se generan las condiciones para que el Estado se desentendiera en forma masiva de los ferrocarriles, con vistas a su privatización. En este camino, el retroceso del ferrocarril provocó el abandono de muchas de sus instalaciones que se fueron convirtiendo en terrenos residuales, tal el caso del Puente Giratorio de Ensenada.

⁵ Carta de Nizhny Tagil, (2003)

⁶ Según el documento, estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, fábricas, minas, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

requiere de la investigación, catalogación para su preservación, entendiendo además que la noción de *Paisaje Cultural*, más amplia aun, se define como la manifestación formal de la acción humana en un territorio concreto que puede ser percibida e interpretada y posee dos dimensiones: temporal y espacial. En este sentido, el paisaje cultural es una realidad dinámica, resultado de los procesos que se producen a lo largo del tiempo en un territorio, y compleja porque la integran componentes naturales y culturales, tangibles e intangibles. También, en las recientes recomendaciones de la UNESCO⁷ sobre los Paisajes Urbanos Históricos⁸ se reconoce la importante función que cumplen los eventos históricos en las sociedades modernas. Modificando la mirada sobre un hecho estático, la nueva recomendación incorpora el valor de la evolución a través del tiempo. En el preámbulo de estas recomendaciones se anuncia la importancia de la mirada integral desde la disciplina del paisaje con el fin de preservar aquellos valores identitarios de un territorio o región. Dice al respecto que: *“...para defender la protección del patrimonio natural y cultural ha de hacerse hincapié en la necesidad de integrar estrategias de conservación, gestión y ordenación de conjuntos históricos urbanos en los procesos de desarrollo local y planificación urbana y que la aplicación de un planteamiento paisajístico contribuiría a mantener la identidad urbana,...”*

Emerge de la lectura de estos documentos y definiciones que las infraestructuras aparecen como elementos fuertemente significantes en el paisaje y por ende, lo definen. Las infraestructuras ferroviarias además, son habitualmente construcciones de gran calidad, como es el caso del Puente Giratorio de Ensenada. Por este motivo es que pueden constituirse en elementos que impulsen procesos de renovación paisajística. En el mismo sentido, contemplando que la noción de patrimonio no refiere solo a hechos materiales, Marina Waisman dice en el artículo *El patrimonio es la construcción de la ciudad*⁹, lo siguiente:

“La cultura no puede describirse como un conjunto de productos – objetos, ideas, obras de arte, costumbres, etc.,etc.-:la cultura es un contexto dentro del cual y solamente dentro del cual, puede situarse el ser humano, entenderse a sí mismo y entender las creaciones que lo conforman. De un modo semejante, creo que no podemos considerar al patrimonio arquitectónico y urbano como una serie de edificios, tejidos y lugares, esto es, como una serie de objetos, sino como una urdimbre formada por tramas de significación...”

⁷ UNESCO 2011. Recomendaciones sobre el Paisaje Urbano Histórico. Glosario de definiciones. <http://www.unesco.org>

⁸ La definición de Paisaje Urbano Histórico planteada en la conferencia de UNESCO 2011 dice que: “Se entiende por paisaje urbano histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico.” También indica como parte de la definición que: “este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana.”

⁹ Waisman Marina. El patrimonio es la construcción de la ciudad. Summa + 23. 1997.

“El patrimonio arquitectónico y urbano es, pues, una compleja urdimbre en la que se entrecruzan, sin un orden aparente, los secretos lazos que se han tejido en el tiempo entre la gente y el medio urbano...”
WAISMAN 1997

La valoración del patrimonio cultural, natural, urbano y arquitectónico, constituye una base para la transformación de la ciudad. La investigación de temas inherentes a la ciudad y el territorio es una herramienta para la reflexión sobre propuestas urbanas que contemplen la historia como dialogo entre el pasado y el futuro.

EL PUENTE GIRATORIO DE ENSENADA. UNA HUELLA EN EL PAISAJE

DATOS

Ubicación: Av. Almagro esq. Santa Fe. Barrio Campamento. Ensenada. Bs As Argentina

Fecha de construcción: 1913

Uso: Permitía el acceso ferroviario desde Ensenada al sector portuario, sobre el Canal Oeste.

Tipo: Giratorio / Arcos parabólicos. Longitud: 25 m. pilar central: diámetro de 7.30 m

Empresa Constructora: Frodymgham, Iron & Steel. Inglaterra

Estado actual: Abandonado



Puente Giratorio de Ensenada. Estado Actual. Fotografía: Archivo de la autora.

El puente es una pieza única en su tipo en el territorio argentino, ubicado en el Barrio Campamento conectaba el ferrocarril con el puerto, atravesando el canal Oeste de la localidad ribereña de Ensenada. El objetivo del puente era reducir peajes en los rieles interiores del puerto entre el ferrocarril y la empresa de Muelles y Depósitos.



Puente Giratorio de Ensenada. Localización.

El 16 de Septiembre de 1907 el FCS, a través de su representante Sr. Guillermo White, se eleva al Senado de la Nación una solicitud de autorización para la construcción del ramal

de enlace. El 17 de Diciembre de 1907 se dicta la ley N° 5519 que autoriza al FCS para construir la prolongación de la línea ferroviaria. Los planos del ramal fueron aprobados el 10 de Noviembre de 1910. Los del puente el 21 de Febrero de 1911. La señalización de la vía se aprueba el 25 de Enero de 1913 por la Dirección General de Ferrocarriles.

La estructura del puente se encargó en Inglaterra, pero una huelga de trabajadores ferroportuarios producida en el segundo semestre de 1911 demoró el embarque y produjo la pérdida de algunas partes del mismo. Las piezas faltantes debieron construirse nuevamente. El gobierno –con posterioridad- condonó la multa correspondiente por considerar que no había responsabilidad del FCS en la demora.

En Octubre de 1913 se aprueba el Plano definitivo del Ramal de Enlace y la memoria descriptiva anexa. Finalmente el **21 de Diciembre de 1913** se libraron al servicio público las nuevas instalaciones. Estas incluían el hoy Puente Giratorio con su casilla en la parte superior, desde donde se operaban los mecanismos de rotación y frenado. A fines de la década del cuarenta se construyó un desvío que permitía el acceso al sector de Astilleros. A principios de la década del setenta se levantó el ramal Pereyra-Ensenada, que era parte del acceso sur del puente. Hasta 1999 el acceso norte (desde Río Santiago) se mantuvo operativo y fue usado ocasionalmente por algunas formaciones para acceder a los Astilleros, hoy ese acceso también se encuentra interrumpido.



Imagen aérea del Puente Giratorio de Barrio Campamento, Ensenada. Fuente: captura de EIMunicipalTV

OTROS PUENTES. OTRAS HISTORIAS

En el intento de armar el rompecabezas histórico se plantea una secuencia cronológica a modo de serie tipológica sobre otros puentes giratorios con la finalidad de encontrar analogías y diferencias, tanto por las características constructivas, relación con el paisaje y entorno, propuestas de legislación, como por su destino. El estudio de ejemplos internacionales permite inscribir la historia de nuestro puente en un relato más amplio.

Los puentes elegidos para esta serie son el *Rush Street Swing Bridge*, de Chicago y el *Hojack Swing Bridge*, de New York, los primeros puentes giratorios, construidos en EEUU, el puente de *Wilmington* en Inglaterra, de tipología y fabricación similar al de Ensenada, el más cercano, localizado en Uruguay, sobre el arroyo *Las Vacas* y por último, un puente

giratorio en Canadá, llamado *Little Current Bridge*, que acaba de celebrar su centenario. Todos los ejemplos elegidos son puentes giratorios¹⁰ (*swing bridge*) de la misma tipología formal y funcional que el de Ensenada, con arcos parabólicos, apoyo pivotante sobre pilar central y cabina con controles de mando.

■ Rush Street Swing Bridge. El primer puente giratorio

DATOS

Ubicación: Chicago. EEUU.

Fecha de construcción: 1859.

Uso: Circulación vehicular y peatonal.

Estado actual: Desmantelado

El primer puente giratorio fue construido en Chicago en 1859, cruzando la Rush Street sobre el Chicago River, donde la mayoría de los puentes giratorios se situaban en las calles principales de entrada y salida del “loop”. Muchos de estos puentes han sido sustituidos en el tiempo al incorporar mejoras tecnológicas. Este puente, de 67 metros de longitud, estaba construido de hierro y madera con un soporte central y era operado a vapor. El soporte central se visualiza claramente en la siguiente fotografía de 1860.



Fotografía del Rush Street Swing Bridge en 1860. Fuente: Wisconsin Historical Society. Col: McCormick-International Harvester.



Grabado. Rush Street Swing Bridge. Fuente: Chicago Historical Society (ICHi-00162). Artista: Edwin Whitefield

El grabado de Edwin Whitefield¹¹ tiene un gran parecido con la fotografía del puente giratorio de Rush Street. Los detalles de diseño general del puente son consistentes en

¹⁰ Los puentes giratorios (*swing bridge*) pivotean en un apoyo central. No requieren contrapesos por lo que pueden ser mucho más ligeros que los puentes con ascensores verticales o básculas. A diferencia de los puentes basculantes y levadizos desarrollados posteriormente, el diseño del puente giratorio no cuenta con registro de patente. Durante el siglo XIX, la mayoría -si no todas- las líneas de ferrocarriles americanas utilizaban puentes giratorios por su simplicidad constructiva y el bajo costo de operación. El diseño del puente giratorio fue considerado obsoleto después de 1910 ya que resultaba inestable durante la operación y requería un soporte central que disminuía el cauce de agua.

¹¹ Edwin Whitefield (22 septiembre 1816 a 26 diciembre 1892) artista conocido por sus litografías de paisajes y ciudades norteamericanas. Nacido en East Lulworth, Inglaterra, emigró a Estados Unidos en 1838.

ambos. El grabado añade actividad a la escena: los barcos de vela y vapor, personas y carros que se acercan al puente y el humo de las fábricas cercanas, representando la prosperidad económica reinante a mediados del siglo XIX. Estuvo en funcionamiento hasta la noche del 8 de octubre de 1871, cuando fue destruido, junto a todos los otros puentes, por el incendio que devastó la ciudad. El puente fue reconstruido después del incendio. Se lo ve en funcionamiento en la siguiente fotografía tomada en 1900.



Rush Street Bridge en 1900. Fuente: Chicago Historical Society (ICHi-00170). Fotografía: Mellen.

Aunque logró sobrevivir en pie más tiempo que otros puentes giratorios de la ciudad, que fueron reemplazados por sistemas levadizos, en 1920 finaliza la construcción del nuevo puente con sistema basculante sobre avenida Michigan como parte integral de las mejoras presentadas en el Plan de Chicago¹² por Daniel Burnham y Edward Bennett 1909 y el puente giratorio sobre la Rush Street es desmantelado.

■ Hojack Swing Bridge. Una lucha infructuosa.

DATOS

Ubicación: Charlotte, NY. EEUU

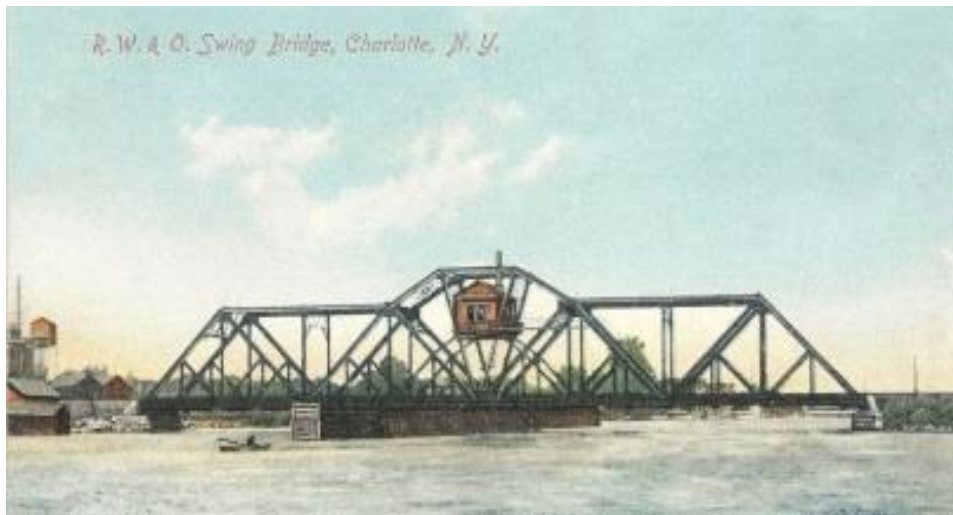
Fecha de construcción: 1905.

Uso: Circulación ferroviaria.

Estado actual: Desmantelado

El puente giratorio ferroviario Hojack fue construido por King Bridge Company, de Ohio, en 1905. Muchos de los puentes construidos por la empresa fueron utilizados durante la expansión al oeste de los Estados Unidos a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Ha estado en desuso desde 1995. La Guardia Costera de EE.UU. declaró, cuando el puente cumplía los casi 100 años de edad, que era un peligro para la navegación, y ordenó a *CSX Transportation* quitarlo del río Genesee.

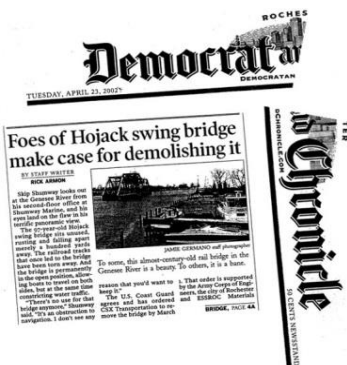
¹² El plan para Chicago que fue publicado en 1909 por Daniel Burnham, preveía museos, nuevas vías férreas y viviendas para reemplazar las arrasadas en el incendio.



"R. W. & O. Swing Bridge, Charlotte, N. Y. 1906. Number: B 11155

Fuente: The Rochester News Company, Rochester, N. Y.

El puente se había transformado en una de las características más atrayentes del Puerto de Rochester, y era considerado por los pobladores como elegible para el galardón de hito histórico. El grupo "Save-Our-Bridge", protestó contra el plan de demolición y obligó a la CSX Transportation hacer otra oferta para vender el puente, sin embargo, el proceso de desmantelamiento siguió su curso.



1. Anuncios en la prensa sobre la demolición. 2. Afiche promocional de un encuentro para salvar el puente organizado por la agrupación SAVE THE HOJACK. 3. Placa del puente de la King Bridge Company que hoy se encuentra en un museo.

A pesar de los esfuerzos de los habitantes del lugar, este puente histórico, fue desmantelado en 2012. Las piezas fueron ofrecidas a museos para su exhibición.



Desmantelamiento del Hojack Swing Bridge. Fuente: Fotografía: Robert F. Bialkowski, 2013.

Sin ideas innovadoras e integradoras, no es posible la (RE)valoración o (RE)significación de estos elementos del paisaje. El reto es evidente, apreciar lo que tenemos y cuidar aquello que nos conecta con la historia y nos ayuda a definir lo que somos. Surgen preguntas: Todo es rescatable? Cuáles son los valores a conservar?

■ Wilmington Bridge. Elegancia inglesa.

DATOS

Ubicación: Hull, Inglaterra

Fecha de construcción: 1907.

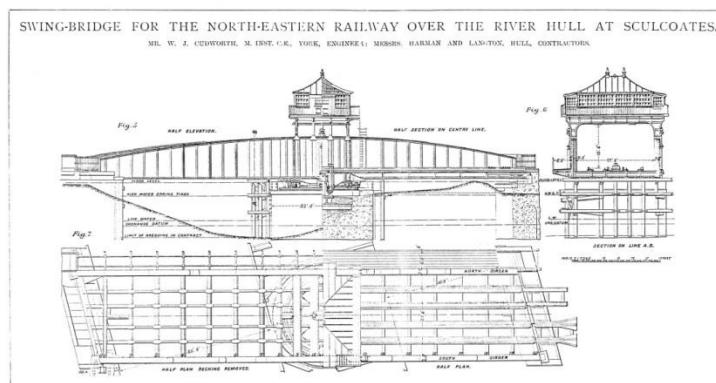
Uso: Circulación ferroviaria.

Estado actual: En funcionamiento como pasarela peatonal.

Este puente, construido en 1907 sobre el río Hull, Inglaterra, es análogo en cuanto a características constructivas y estructurales al puente giratorio de Ensenada. Tiene la cabina de mando ubicada sobre el mecanismo pivotante central que es accionado mediante palancas manuales. También es similar la forma de la estructura parabólica, aunque este tiene los laterales cerrados.



Vista del primer tren pasando por el Puente Giratorio Wilmington en 1907. Fuente: Mick Nicholson Collection



Planos originales del Puente Wilmington. Fuente: <http://www.forgottenrelics.co.uk/bridges/wilmington.html>

El Wilmington Bridge se construyó para reemplazar un puente ferroviario colgante de hierro de una sola vía de paso, construido por Thomas Cabry en 1853, que conectaba la ciudad de Victoria hasta la ciudad de Hull, atravesando densos poblados como el de Sculcoates, Southcoates y Drypool y permitiendo la conexión con los balnearios de la región. El nuevo puente giratorio de Wilmington se diseñó para el paso de ferrocarril de

doble vía. El diseño adoptado para el nuevo puente fue determinado en gran medida por las condiciones geográficas locales. No fue posible elevar el nivel, adaptándolo al de la calle, y la estructura de acero se vio limitada por el nivel de agua durante las crecidas. El ramal de ferrocarril sobre el río Hull dejó de utilizarse, siendo remplazado por una carretera. Hoy el puente es utilizado por ciclistas y peatones como conector local.

■ Puente sobre el Arroyo Las Vacas. El primo cercano

DATOS

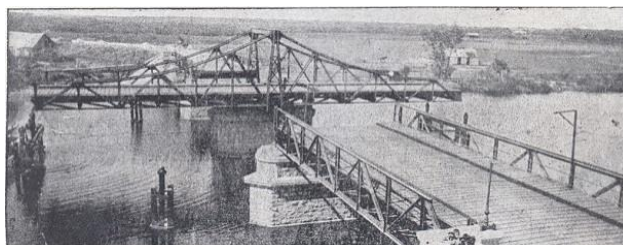
Ubicación: Carmelo. Uruguay

Fecha de construcción: 1912

Uso: Circulación vehicular y peatonal.

Estado actual: En funcionamiento.

El 1 de mayo de 1912, un año antes que el puente de Ensenada, se inauguró en la ciudad uruguaya de Carmelo un puente giratorio que permitía el cruce a los pobladores sobre el arroyo Las Vacas y el paso de las embarcaciones.



El puente giratorio de Carmelo al momento de su inauguración, el 1 de mayo de 1912.

Fuente: Revista "La Semana" n° 141. 11 de mayo de 1912. Fotógrafo: desconocido.

El puente giratorio de Carmelo, además de ser el primero en Uruguay y en Sudamérica, es el único de esta serie tipológica cuyo movimiento se realiza a tracción humana. Consta de brazos iguales y el centro del puente gira al accionar manivelas ubicadas en una caseta de maniobra. Con 73 metros de largo, de origen alemán, fue construido y ensamblado en Uruguay bajo la supervisión del ingeniero Juan T. Smith.

Al cumplir su centenario en el año 2012, el puente fue visitado por autoridades nacionales y el presidente José Mujica, como parte de las celebraciones.

El puente de Carmelo cumplió cien años y sus festejos contaron con la presencia de Mujica



coloniaya.com ■ Hablaron el historiador Eraldo Bouvier, el alcalde Alejandro Brusco, el intendente de Tigre (Argentina) Sergio Massa, el ministro de Transporte Enrique Pintado y el intendente de Colonia, Walter Zimmer. Además estuvieron presentes los diputados colonenses Ricardo Planchón (Partido Nacional), Mario Perrachón (Frente Amplio) y Daniel Bianchi (Partido Colorado).

Miles de habitantes acudieron a las márgenes de la gigantesca y característica estructura y el acto protocolar se realizó sobre la Rambla de los Constituyentes, que fue construida gracias al trabajo desplegado por el Comité Patriótico Femenino de Carmelo e inaugurada el 7 de diciembre de 1930, con motivo de la celebración del Centenario de la Constitución de la República.

1



2

1. Artículo periodístico sobre el centenario del Puente de Carmelo. Fuente: Colonia Ya / Diario <http://www.coloniaya.com>

2. Matasello Conmemorativo 100 años del Puente Giratorio. 26/7/2012 Fuente: Administración Nacional de Correos. Uruguay.

A modo de homenaje en su centenario se realizó la emisión de un matasello conmemorativo, realizado por el diseñador gráfico Eduardo Salgado.

Cien años después, cuando se menciona a la ciudad de Carmelo, el puente giratorio sigue siendo la primera referencia identitaria.

■ Little Current Swing Bridge. 100 años de servicio.

DATOS

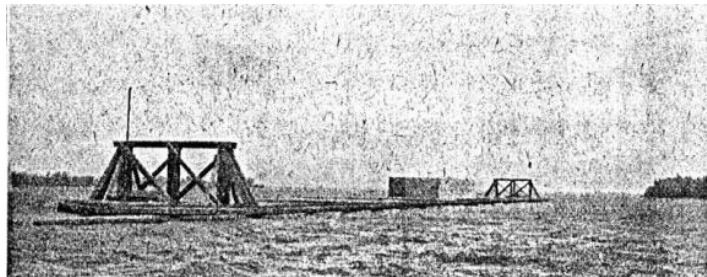
Ubicación: Little Current - Manitoulin Island. Ontario. Canadá

Fecha de construcción: 1913.

Uso: Circulación del ferrocarril, posteriormente vehicular.

Estado actual: En funcionamiento. Solamente tránsito vehicular.

En 1913, el mismo año que el puente de Ensenada, se construye en Ontario el Little Current Swing Bridge, que con 112 metros de longitud cumple con el objetivo de llevar la autopista a través de un estrecho canal que separa la isla de Manitoulin de la pequeña isla Goat, conformándose en el único acceso por tierra.



Fundaciones del puente de Little Current en 1913. Fuente: Canadian Railway and Marine News



Construcción del Puente en 1913. Fuente: Little Current-Howland Museum Sheguiandah, Ontario



Paso del primer tren sobre el puente en 1913. Fuente: Little Current-Howland Museum Sheguiandah, Ontario

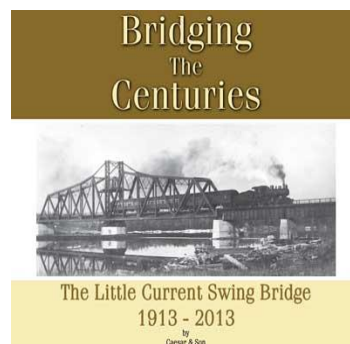
La construcción del puente fue tarea de Algoma Eastern Railway en el año 1913 por el constructor JD McArthur. En 1930 el control pasa a Canadian Pacific Railway (CPR). En

1946 el Ministerio de Transporte llega a un acuerdo para modificar el puente y así permitir el tránsito vehicular además de la circulación ferroviaria. Es así que el puente funciona en modo cerrado, y se abre solo para la circulación marítima.

El servicio ferroviario de Little Current y la isla de Manitoulin fue abandonado por CPR en la década de 1980. Como resultado, se transfirió la propiedad al Ministerio de Transporte y se ha utilizado desde entonces, sólo para tráfico vehicular.

El proyecto de recuperación¹³ comenzó en 1999 se llevó a cabo para mejorar los sistemas mecánicos y eléctricos, la cubierta y la estructura superior. Originalmente impulsado por un motor a combustible, el mecanismo de oscilación fue reemplazado por un motor eléctrico en 2003. Actualmente el puente colabora con el tráfico vehicular, ya que permanece en posición cerrada, excepto los primeros 15 minutos de cada hora, cuando se abre para permitir el tránsito de embarcaciones.

Ha sido designado Patrimonio de Ontario por sus atributos simbólicos e históricos, otorgándole cierto grado de protección, ya que es una de las pocas estructuras originales restantes de la AER Algoma Eastern Railway. En el mes de julio del corriente año se celebró el centenario del Little Current Swing Bridge, que reviste suma importancia para los residentes de la Isla Manitoulin ya que es su único lazo con el continente. El puente ha proporcionado a la región beneficios económicos en relación al turismo. En ese sentido, los habitantes de Little Current han designado el 2013 como el Año del Puente Giratorio, organizando conmemoraciones y festejos. También se ha publicado un libro sobre el puente titulado *Bridging the Centuries*.



Medalla conmemorativa del centenario y Portada del libro "*Bridging the Centuries*"

Fuente: Little Current Bridge Fest

REFLEXIONES FINALES

“El patrimonio arquitectónico y urbano es, pues, una compleja urdimbre en la que se entrecruzan, sin un orden aparente, los secretos lazos que se han tejido en el tiempo entre la gente y el medio urbano; las sutiles relaciones formales entre volúmenes y

¹³ Realizado por la empresa Glavin Coating and Refinishing Ltd

espacios abiertos; el carácter dominante del lenguaje arquitectónico y sus variaciones a lo largo del tiempo; el modo en que se transforma la ciudad bajo la cambiante luz y las condiciones de la atmósfera; el conjunto de leyes y códigos; escritos y no escritos que han ido dando forma al paisaje urbano; el peso, por momentos agobiante, de la historia; la carga cultural que ha ido impregnando lugares y edificios y otorga cambiantes significados a las cosas; y sobre todo, las lecturas, teñidas de juicios y prejuicios, que propios y ajenos hacen de la ciudad.”
WAISMAN

Al final de este recorrido, que, como un puente al pasado, intenta ser un aporte en la búsqueda de metodologías para el estudio de temas ligados a paisajes históricos que cuentan con infraestructuras obsoletas, se vuelve a enfatizar en el valor de estos elementos como impronta en el territorio. Asimismo, el conocimiento de la existencia de ejemplos similares en diferentes situaciones y regiones, como también el conocimiento de distintas gestiones sobre el tema del Patrimonio y Paisaje Cultural, de la potencial fuerza de la asociación entre legislación y grupos sociales, permite ampliar la mirada en busca de intervenciones equilibradas. No obstante, deja abierto el debate y plantea interrogantes. Puede el análisis histórico convertirse en una herramienta proyectual en pos de activar un paisaje abandonado? Estos elementos, marcas en el paisaje, que son producto de la relación espacio-tiempo pueden ayudar a componer la memoria de una sociedad? Cuál es el verdadero valor de estos testimonios históricos para la comunidad? El puente Giratorio de Ensenada, con sus avatares y el estado de abandono que ostenta, se evidencia hoy como un elemento relevante en el paisaje local, en este sentido, varias noticias en la prensa detallan las intenciones de organismos de preservación en pos de una legislación¹⁴ que le otorgue categoría de patrimonio histórico nacional. Este es, sin dudas, un primer paso hacia un cambio en la mirada.



Recortes de diferentes diarios y periódicos locales

¹⁴ El Proyecto de presentado en el Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, en su Artículo 1º dice: Declárase *Bien de Interés Histórico Testimonial de la Provincia de Buenos Aires*, bajo el marco legal de la Ley 10.419 y su modificatoria Ley 12.739, al Puente Ferroviario Giratorio, ubicado sobre la Avenida Almaguere esquina Santa Fe sobre el Canal Oeste del Puerto La Plata, partido de Ensenada.

La transformación del paisaje y los cambios históricos, nos obligan a desarrollar una actitud crítica frente a planes y proyectos¹⁵ de actuación sobre el territorio.

Al igual que ocurre con las infraestructuras férreas, los paisajes cambian a la vez que permanecen. La ciudad cambia. El cambio es inherente a la propia idea de espacio urbano. El rescate de aquellos elementos del pasado que evocan identidad no significa necesariamente posar una mirada nostálgica sobre el tema. Tampoco preservar significa congelar. Repensar estos paisajes, estos espacios vacíos, significa comprender la mutabilidad, la superposición, y el propio proceso de cambio como parte de la identidad paisajística.

Conocer un paisaje supone poder descifrar esas capas históricas que referencian los procesos físico-ambientales, económicos y culturales que lo configura. La idea es entender el valor histórico de un territorio como apoyo de un proceso proyectual equilibrado en procura de intervenciones contemporáneas novedosas que logren integrar armónicamente el patrimonio cultural priorizando la resignificación de los vacíos urbanos de la periferia en nuevos espacios de uso público que promuevan la percepción de estos paisajes abandonados. Nuevas miradas sobre viejos paisajes.

Arq. Claudia Waslet
cawsa@hotmail.com
HiTePAC FAU UNLP

Bibliografía

- ALIATA, Fernando. Entre el desierto y la ciudad. Naturaleza y arquitectura en América Latina. Block N°2. Universidad Torcuato Di Tella. Buenos Aires. Argentina. 1998.
- ARIAS SIERRA, Pablo. Periferias y Nueva Ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003
- BERJMAN, Sonia. (Compiladora). Diversas maneras de mirar el paisaje. Buenos Aires: Nobuko, 2005
- DONADIEU, Pierre. La sociedad paisajística. La Plata: EDULP. Universidad Nacional de La Plata, 2006
- GOITÍA, Fernando. Arte y ciencia: el verdadero código Da Vinci. Diario La Nación. <http://www.lanacion.com.ar/982073-arte-y-ciencia-el-verdadero-codigo-da-vinci>
- GOMEZ OREA, Domingo. Recuperación de Espacios Degradados. Ediciones Mundi-Prensa. Madrid, 2004.
- JELICOE, G. (1995) El Paisaje del Hombre. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- KOOLHAAS, R.; Werlemann, H. y Mau, B. (1994) S, M, L, XL, The Monacelli Press, New York.
- KOOLHAAS, Rem. La ciudad genérica. nov. 30, Traducción y adaptación: Gustavo Crembil + Gisela Di Marco, 2004 [ONLINE]
- LIERNUR, Jorge F, ALIATA, Fernando. Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Diario de Arquitectura de Clarín. Buenos Aires. AGEA 2004.
- MORELLI, Marta. El arte de habitar. Aproximación a la arquitectura desde el pensamiento de Alison y Peter Smithson. Artículo http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/9326/1/16_morelli.pdf
- NAVARRO GALIT, A. (2007) La Cultura como Hacedora de Paisaje, el Paisaje como Hacedor de Cultura, una Relación Dialéctica. Diseño de Paisaje en el Siglo XXI. Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México, A. C. International Federation of Landscape Architects. Conferencia Regional de las Américas V Congreso Nacional de Arquitectura de Paisaje. México, D. F. 24 al 27 de mayo de 2007.
- RODRÍGUEZ DE ORTEGA, Ana María. El valor y la conservación de un Paisaje Histórico Urbano en un área de la ciudad de Córdoba. <http://www.icomosargentina.com.ar>
- SILVESTRI, G. Ballent, A. y Daguerre, M. (1993) Cultura y Proyecto Urbano: la ciudad Moderna. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
- TARTARINI, Jorge D. Arquitectura Ferroviaria. 1ed. 1 reimp. Buenos Aires. Ed. Colihue SRL. 2005
- WAISMAN, Marina. "El patrimonio es la construcción de la ciudad." Summa 23. Bs. As. 1997.

¹⁵ En los últimos años se tomaron distintas medidas tendientes al aprovechamiento de estos espacios que en muchos casos habían quedado en zonas céntricas de las ciudades, constituyéndose en verdaderas barreras urbanísticas. En la mayoría de los casos, las intervenciones y concursos proponen extender el área residencial sobre los espacios vacíos, cediendo a presiones inmobiliarias existentes desde hace años sobre estos terrenos y sin contemplar seriamente el valor patrimonial e histórico de las preexistencias.